



JŪRŪ TRANSPORTAS. EISMO IR SAUGOS TAISYKLĖS

Po naftos tanklaivių „Erika“ ir „Prestige“ katastrofų priėmus nemažai ES direktyvų ir reglamentų, visų pirma tris teisėkūros dokumentų rinkinius, per pastaruosius metus buvo gerokai patobulinti jūrų transporto saugos standartai.

TEISINIS PAGRINDAS IR TIKSLAI

Teisinis pagrindas – Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo VI antraštinė dalis, visų pirma 91 straipsnio 1 dalies c punktas ir 100 straipsnio 2 dalis. Sauga jūroje, siekiant apsaugoti keleivius ir įgulos narius, taip pat jūrų aplinką ir pakrantės regionus, yra pagrindinis jūrų transporto politikos tikslas. Atsižvelgdama į pasaulinį jūrų transporto pobūdį, Tarptautinė jūrų organizacija (IMO) nustato vienodus tarptautinius standartus. Pagrindiniai tarptautiniai susitarimai yra Tarptautinė konvencija dėl teršimo iš laivų prevencijos (MARPOL), Tarptautinė konvencija dėl žmogaus gyvybės apsaugos jūroje (SOLAS) ir Tarptautinė konvencija dėl jūrininkų rengimo, atestavimo ir budėjimo normatyvų (STCW). Nors skubus ES teisės aktų pakeitimas siekiant į juos įtraukti šiuos tarptautine teise pagrįstus susitarimus yra vienas iš pagrindinių ES jūrų transporto politikos tikslų, ES lygmeniu taip pat priimamos papildomos priemonės.

LAIMĖJIMAI

A. Mokymas ir kvalifikacijos

Priėmus 1994 m. lapkričio 22 d. [Direktyvą 94/58/EB](#) dėl minimalaus jūrininkų rengimo, 1978 m. Tarptautinei konvencijai dėl jūrininkų rengimo, atestavimo ir budėjimo normatyvų suteiktas ES teisės akto statusas. 1995 m. ir 2010 m. padaryti svarbūs šios konvencijos pakeitimai, dėl kurių atitinkamai peržiūrėta ES direktyva, kurios naujausia versija yra 2012 m. lapkričio 21 d. [Direktyva 2012/35/ES](#). Šioje direktyvoje nustatytos jūrininkų sertifikavimui taikomos rengimo normos ir kompetencijos standartai, taip pat reglamentuotas specialistų rengimas. Joje taip pat nustatyti valstybių narių jūrininkų rengimo reikalavimai, laivų įgulos narių ryšių palaikymo reikalavimai ir laivų įgulos narių sertifikatų patikrinimai (uosto valstybės kontrolė). Joje nustatytos griežtesnės kovos su sertifikatų klastojimu priemonės, didesni fizinio tinkamumo standartai ir atnaujinti saugos mokymų reikalavimai.

Komisijos pasiūlymu [COM\(2016\) 0082](#) bus panaikintos [Tarybos direktyvos 96/50/EB](#) ir [91/672/EEB](#) ir pagal jį, taikant pereinamojo laikotarpio priemones, ES vidaus vandenu laivybos kvalifikacijos reikalavimai palaipsniui bus taikomi ne tik laivavedžiams, bet ir visiems įgulos nariams. Atnaujintoje direktyvoje bus nustatyta pareiga denio įgulos nariams ir už avarinės situacijos procedūras atsakingiems asmenims turėti kvalifikacijos pažymėjimus. Laivavedžiai, plaukiojantys pavojingomis aplinkybėmis, turėtų turėti leidimą tai daryti ir turėtų būti reikalaujama, kad jie galėtų įrodyti turintys papildomų įgūdžių. 2016 m. lapkričio 10 d.

dėl šio pasiūlymo buvo balsuojama TRAN komiteto posėdyje ir dėl susitarimo, pasiekto per tarpinstitucines derybas, numatoma balsuoti 2017 m. lapkričio mėn. plenariniame posėdyje.

B. Laivų įrenginiai

1996 m. gruodžio 20 d. [Direktyva 96/98/EB](#) dėl laivų įrenginių siekta užtikrinti vienodą konvencijos SOLAS nuostatų taikymą prekybinių laivų įrangai, taip pat užtikrinti, kad ja remiantis parengtos TJO rezoliucijos būtų privalomos. [Direktyva 2012/32/ES](#) buvo iš dalies pakeista [Direktyva 96/98/EB](#), pakeičiant A priedą ir jį pritaikant prie naujausių tarptautinių konvencijų ir taikytinų bandymų standartų pakeitimų. [Direktyva 2014/90/ES](#) dėl laivų įrenginių sustiprintas minėtų taisyklių įgyvendinimas ir jų laikymosi kontrolė.

C. Saugumas laivuose ir uostų įrenginiuose

2002 m. TJO konferencijoje buvo patvirtintas Tarptautinis laivų ir uosto įrenginių (terminalų) apsaugos kodeksas (ISPS), taip pat padaryta kitų tarptautinių susitarimų pakeitimų. Kodekso tikslas – didinti laivų ir uostų įrenginių saugumą. 2004 m. kovo 31 d. [Reglamentu \(EB\) Nr. 725/2004](#) buvo siekiama užtikrinti vienodą šių TJO priimtų sprendimų aiškinimą ir įgyvendinimą. Europos Sąjungos jūrų saugumo strategija paskelbta 2014 m. birželio 24 d. Tarybos priimtame politiniame ir strateginiame dokumente, leidžiančiame veiksmingai spręsti jūrų saugumo problemas taikant visas tarptautinio, ES ir nacionalinio lygmens priemones.

D. Keleivinių laivų sauga ir laivų patikrinimas

1994 m. lapkričio 22 d. [Direktyvoje 94/57/EB](#) nustatytos laivų patikrinimo ir apžiūros organizacijoms (klasifikacinėms bendrovėms) ir atitinkamai jūrų administracijų veiklai taikytinos bendrosios taisyklės ir standartai. Laivų, kuriais teikiamos reguliarios susisiekimo paslaugos tarp dviejų ES uostų, sauga reglamentuojama 2009 m. gegužės 6 d. [Direktyva 2009/45/EB](#), kuria buvo konsoliduoti ir nauja redakcija išdėstyti [Direktyvoje 98/18/EB](#) nustatyti keleivinių laivų saugos standartai ir taisyklės. Priėmus 1998 . birželio 18 d. [Direktyvą 98/41/EB](#) dėl keleiviniuose laivuose esančių asmenų registracijos sudarytos sąlygos stebėti keleivių skaičių ir taip didinti gelbėjimo operacijų avarijos atveju veiksmingumą.

2016 m. Komisija pateikė tris pasiūlymus dėl teisėkūros procedūra priimamų aktų, dėl kurių visų buvo balsuojama 2017 m. balandžio 11 d. TRAN komiteto posėdyje ir 2017 m. spalio 4 d. plenariniame posėdyje. Pirmuoju pasiūlymu, [COM\(2016\) 0369](#), kuriuo iš dalies keičiama [Direktyva 2009/45/EB](#), siekiama išaiškinti ir supaprastinti keleivinių laivų saugos taisykles ir standartus, kad juos būtų lengviau atnaujinti, stebėti jų įgyvendinimą ir užtikrinti vykdymą. Pakeitimais panaikinamos nenuoseklios ir neteisingos nuorodos, nustatomos naujos įvairių laivų tipų apibrėžtys, išaiškinama lygiaverčių medžiagų apibrėžtis, iš taikymo srities išbraukiami laivai, kurių ilgis neviršija 24 metrų, ir supaprastinamos jūrų rajonų apibrėžtys. Komisija sukurs duomenų bazę, kuria bus siekiama padidinti skaidrumą ir palengvinti galimybes pranešti apie išimtis, atitikmenis ir papildomas saugos priemones. Antruoju pasiūlymu, [COM\(2016\) 0370](#), bus iš dalies keičiama [Direktyva 98/41/EB](#) siekiant atnaujinti ir išaiškinti esamus keleivių ir įgulos narių keleiviniuose laivuose skaičiavimo ir registravimo reikalavimus. Pakeitimais atnaujinama uosto teritorijų apibrėžtis, siekiant įtraukti informaciją apie laive esančių asmenų pilietybę, ir pakeičiamas reikalavimas bendrovėms saugoti keleivių ir įgulos narių sąrašus, kurie vietoj to turi būti saugomi pasinaudojant nacionaline vieno langelio sistema. Trečiuoju pasiūlymu, [COM\(2016\) 0371](#), siekiama supaprastinti esamą ES keleivinių laivų saugos reglamentavimą, iš dalies pakeičiant [Direktyvą 2009/16/EB](#) ir panaikinant [Direktyvą 1999/35/EB](#). Pasiūlymu bus atnaujinti ir aiškiau išdėstyti esami ro-ro keltų ir greitaeigių laivų apžiūrų reikalavimai. Pasiūlyme siekiama suderinti nuostatas dėl patikrinimo ataskaitų, draudimo išplaukti, apeliacinių skundų, išlaidų, patikrinimo duomenų bazių ir nuobaudų. Pasiūlymu bus sukurta laivų patikrinimo, atliekamo laivo pagrindu prieš pradėdant teikti reguliariąsias Faktų apie Europos Sąjungą suvestinės - 2017

paslaugas, sistema, kuri gali būti derinama su metine vėliavos valstybės apžiūra. 2017 m. spalio 23 d. Taryba pritarė Parlamento balsavimo dėl visų trijų pasiūlymų dėl teisėkūros procedūra priimamų aktų rezultatams.

E. Įvykiai po laivų „Erika“ ir „Prestige“ katastrofų

Sudužus naftos tanklaiviams „Erika“ ir „Prestige“ (atitinkamai 1999 ir 2002 m.) ES jūrų transporto saugos standartai buvo dar kartą gerokai sugriežtinti.

1. Dokumentų rinkinys „Erika I“

2001 m. gruodžio 19 d. [Direktyvos 2001/105/EB](#) nuostatomis sugriežtintos ir suvienodintos [Direktyvoje 94/57/EB](#) dėl laivų patikrinimo ir apžiūros organizacijų išdėstytos teisinės nuostatos (žr. pirmesni skirsnį). Ja visų pirma įtvirtinta atsakomybės už akivaizdų aplaidumą sistema. Priėmus 2001 m. gruodžio 19 d. [Direktyvą 2001/106/EB](#), galintiems kelti pavojų laivams nustatyta privaloma uosto valstybės kontrolė ir patvirtintas laivų, kuriems gali būti uždrausta įplaukti į ES uostus, juodasis sąrašas.

2002 m. vasario 18 d. [Reglamente \(EB\) Nr. 417/2002](#) nustatytas viengubo korpuso naftos tanklaivių eksploatacijos nutraukimo tvarkaraštis siekiant juos pakeisti saugesniais dvigubo korpuso tanklaiviais. Įvykus naftos tanklaivio „Prestige“ katastrofai, 2003 m. liepos 22 d. [Reglamente \(EB\) Nr. 1726/2003](#) nustatytas griežtesnis tvarkaraštis. Vėliau, 2012 m. birželio 13 d. [Reglamentu \(ES\) Nr. 530/2012](#) dėl dvigubo korpuso arba lygiaverčių dizaino reikalavimų greitesnio įvedimo viengubo korpuso naftos tanklaiviams buvo panaikintas [Reglamentas \(EB\) Nr. 417/2002](#) ir užkirstas kelias tam tikroms galimoms išimtims pagal TJO taisykles. Minėtame reglamente nurodoma, kad tik dvigubo korpuso naftos tanklaiviams, gabenantiems sunkiuosius naftos produktus, bus leidžiama plaukioti su valstybės narės vėliava ir juo visiems viengubo korpuso naftos tanklaiviams, nepriklausomai nuo to, su kokia vėliava jie plaukioja, uždraudžiama įplaukti į uostus ar į atviroje jūroje esančius terminalus arba nuleisti inkarą vietovėse, priklausančiose valstybių narių jurisdikcijai.

2. Dokumentų rinkinys „Erika II“

2002 m. birželio 27 d. [Direktyva 2002/59/EB](#) įdiegta Bendrijos laivų eismo stebėsenos ir informacijos sistema (*SafeSeaNet*). Prieš laivui įplaukiant į valstybės narės uostą, laivo savininkas atitinkamai uosto valdžios institucijai privalo suteikti tam tikrą informaciją, ypač jei plukdomi pavojingi arba aplinką teršiantys kroviniai. Direktyvoje numatyta, kad laivuose privaloma įdiegti automatinio identifikavimo sistemas (AIS) ir reiso duomenų rašytuvus (VDR) arba vadinamąsias juodąsias dėžes. Atitinkamų valstybių narių kompetentingoms institucijoms suteikta teisė uždrausti laivams išplaukti iš uosto esant blogoms oro sąlygoms. 2002 m. birželio 27 d. [Reglamentu \(EB\) Nr. 1406/2002](#) įsteigta Europos jūrų saugumo agentūra (EMSA). Jos uždavinys – teikti valstybėms narėms ir Komisijai mokslinę ir techninę paramą ir užtikrinti jūrų transporto saugos taisyklių įgyvendinimą. Laikui bėgant jos kompetencija buvo gerokai išplėsta, įtraukiant taršos kontrolę (operatyvinė pagalba valstybėms narėms paprašius) ir palydovinio ryšio laivų stebėjimo sistemas. 2013 m. sausio 15 d. [Reglamentu \(ES\) Nr. 100/2013](#) EMSA reglamentas iš dalies pakeistas išaiškinant, kurie EMSA uždaviniai yra pagrindiniai, o kurie – pagalbiniai, ir išsamiau nustatytas jos vaidmuo, palengvinantis valstybių narių ir Komisijos bendradarbiavimą, vykdamą šią veiklą:

- kuriant ir valdant ES laivų nuotolinio identifikavimo ir stebėjimo sistemos (LRIT) Europos duomenų centrą ir *SafeSeaNet*;
- teikiant atitinkamus laivų padėties nustatymo ir Žemės stebėjimo duomenis kompetentingoms nacionalinėms institucijoms ir atitinkamoms Sąjungos įstaigoms ir

— teikiant valstybėms narėms operatyvinę pagalbą, kai vykdomi didelių avarių tyrimai.

3. Trečiasis saugios laivybos dokumentų rinkinys ir uosto valstybės kontrolė

Po intensyvių derybų Parlamentas ir Taryba 2008 m. gruodžio mėn. pasiekė susitarimą dėl trečiojo teisėkūros dokumentų rinkinio, kurį sudaro du reglamentai ir šešios direktyvos:

- naujos redakcijos Direktyva dėl uosto valstybės kontrolės (2009 m. balandžio 23 d. [Direktyva 2009/16/EB](#)), skirta užtikrinti, kad taikant naujus stebėsenos mechanizmus, susijusius su galima rizika, inspektavimai būtų atliekami dažniau ir veiksmingiau, tokiu būdu pagal Paryžiaus susitarimo memorandumą nustatytas procedūras, priemonės ir atliktą darbą įtraukiant į ES teisės taikymo sritį;
- 2009 m. balandžio 23 d. [Direktyva 2009/21/EB](#) dėl vėliavos valstybės reikalavimų, kuri padeda veiksmingiau stebėti, ar su valstybės narės vėliava plaukiojantys laivai laikosi reikalavimų;
- 2009 m. balandžio 23 d. [Direktyva 2009/17/EB](#), kuria iš dalies keičiama Direktyva dėl Bendrijos laivų eismo stebėsenos ir informacijos sistemos (*SafeSeaNet*) įdiegimo, siekiant pagerinti pagrindines teises sąlygas, susijusias su nelaimės ištyktų laivų avarinio švartavimosi vietomis, ir toliau plėtoti *SafeSeaNet*;
- [Reglamentas \(EB\) Nr. 391/2009](#) ir 2009 m. balandžio 23 d. [Direktyva 2009/15/EB](#) dėl laivų patikrinimo ir apžiūros organizacijų bendrųjų taisyklių ir standartų, kuria siekiama įdiegti nepriklausomą kokybės kontrolės sistemą, skirtą esamiems pasaulinio laivyno apžiūros ir sertifikavimo procedūrų trūkumams pašalinti;
- 2009 m. balandžio 23 d. [Direktyva 2009/18/EB](#), nustatanti pagrindinius principus, taikomus avarių, susijusių su ES valstybių narių vėliavomis plaukiojančiais laivais ir įvykusių valstybės narės teritorinėje jūroje arba vidaus vandenyse, jūrų transporto sektoriuje tyrimui, ir vienodus jūrose atliekamų tyrimų, principus. Joje taip pat nustatyta išvadų kaupimo sistema, t. y. EMSA, Komisijos ir valstybių narių nuolatinio bendradarbiavimo sistema;
- 2009 m. balandžio 23 d. [Reglamentas \(EB\) Nr. 392/2009](#) dėl keleivių vežėjų jūra atsakomybės avarių atveju (grindžiamas 1974 m. Atėnų konvencija dėl keleivių ir jų bagažo vežimo jūra, iš dalies pakeistas 2002 m. protokolu);
- 2009 m. balandžio 23 d. [Direktyva 2009/20/EB](#) dėl laivų savininkų atsakomybės pagal jūrinius reikalavimus draudimo (taikomi apribojimai pagal 1976 m. Konvenciją dėl atsakomybės pagal jūrinius reikalavimus ribojimo su pakeitimais, iš dalies pakeista 1996 m. protokolu).

EUROPOS PARLAMENTO VAIDMUO

Parlamentas visada palaikė iniciatyvas didinti jūrų saugumą ir siekė užtikrinti pažangą šioje srityje. Vėliau parengti su jūrų saugumu susiję du „Erika“ dokumentų rinkiniai sulaukė Parlamento pritarimo ir buvo sparčiai patvirtinti, taip pagerinant padėtį joje. Parlamentas taip pat paragino įsteigti Europos pakrančių apsaugos tarnybą, privalomą naudojamąsi locmano paslaugomis ekologiškai pažeidžiamose ir sudėtingose jūrų zonose ir valstybėse narėse nustatyti aiškias sprendimų priėmimo ir valdymo struktūrą (visų pirma susijusių su privalomai nustatoma avarinio švartavimosi vieta arba prieglobsčio uostu).

[Persvarstant Direktyvą](#) dėl Bendrijos laivų eismo stebėsenos ir informacijos sistemos (*SafeSeaNet*), Europos Parlamentas užtikrino, kad valstybės narės būtų įpareigosos paskirti

atitinkamą instituciją, kuri savarankiškai priimtų sprendimus dėl to, kaip geriausiai būtų galima išvengti nelaimių ir kuris uostas turėtų priimti laivą, kuriam reikia pagalbos.

Prieglobsčio uostų teisinė sistema, kurią Parlamentas anksčiau ne kartą ragino įdiegti, yra būtina sąlyga siekiant didinti jūrų transporto saugumą. Taigi nuo pirmojo iki trečiojo su jūrų saugumu susijusių dokumentų rinkinio patvirtinimo Parlamentas buvo ta varomoji jėga, kuri skatino padaryti svarbius su jūrų saugumu susijusius patobulinimus (ypač Laikinojo saugumo jūroje gerinimo komiteto (MARE) pastangomis 2004 m.).

Savo [rezoliucijoje](#) dėl EMSA Parlamentas ragino, kad šios agentūros veikla būtų išplėsta. Visu pirma jis nurodė, kad šios agentūros eismo stebėjimo sistemos galėtų padėti sukurti Europos jūrų erdvę be kliūčių, kurioje būtų galima vežti prekes ir keleivius jūra tarp valstybių narių be didesnių formalumų nei kelių transporte. 2014 m. liepos 23 d. kartu su Taryba priimdamas [Reglamentą \(ES\) Nr. 911/2014](#) dėl daugiamečio EMSA veiksmų reaguojant į laivų ir naftos bei dujų įrenginių keliamą jūrų taršą finansavimo, Parlamentas prisidėjo prie to, kad Agentūrai būtų skirtas 160,5 mln. EUR finansinis paketas laikotarpiu nuo 2014 . sausio 1 d . iki 2020 m. gruodžio 31 d.

Christina Ratcliff
11/2017